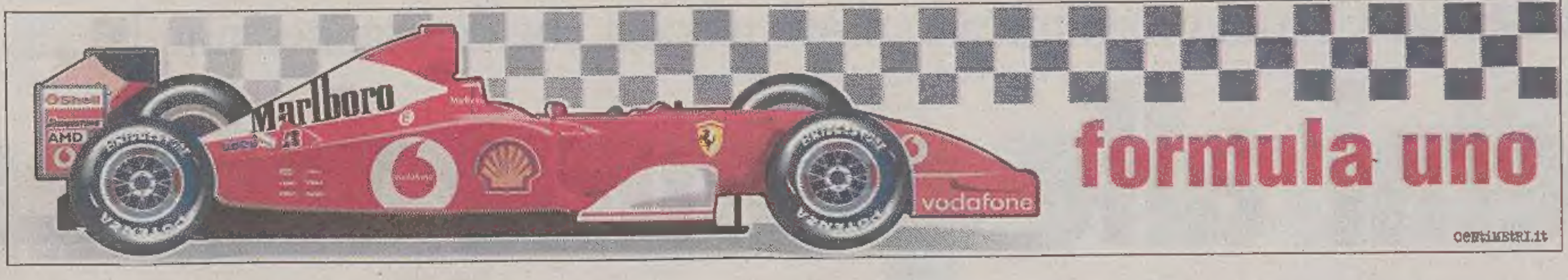
FORTUNA
TRIESTE - Via Hermet, 3/c - Tel. 040 3220125
Fax 040 3225311 - Cell.: 335-7581369



FORTUNA
TRIESTE - Via Hermet, 3/c - Tel. 040 3220125
Fax 040 3225311 - Cell.: 335-7581369

GRAN PREMIO DEL BELGIO Le scuderie più importanti hanno già cominciato a pianificare l'assalto alle Rosse nella prossima annata

Francorchamps promette spettacolo

La Ferrari questa stagione ha già vinto tutto: avversari in gara soltanto per l'orgoglio

SPA-FRANCORCHAMPS Con titolo piloti e costruttori assegnati, la Formula Uno inizia il suo ultimo scorcio di stagione con nessun alloro da assegnare. Per fortuna lo fa cominciando da Spa che, in vista dell'annunciata festa Ferrari a Monza tra due settimane, può garantire emozioni e divertimento a un Circus che, complice lo strapotere Ferrari, ne ha fin qui dispensati pochi.

E allora un occhio, certo, alla prova di Barrichello che, finalmente raggiunto il secondo posto in classifica, dovrà ora cercare di rafforzarlo, ma attenzione anche al dietro le quinte, a radiobox, ai segnali che verranno dal mondo della Formula Uno, anche in vista della futura stagione.

Mercato piloti, scuderie al lavoro per la prossima stagione, tutto per cercare di piazzare uno sgambetto alla Ferrari-monstre di questa fantastica stagione. Per fortuna dei tifosi della Rossa, non sarà certo facile.

Intanto però, il peraltro scontato rinnovo di contratto della Bmw-Williams a Montoya, indica chiaramente come il colombiano sia considerato una pedina fondamentale per i piani dell'immediato futuro dellascuderia guidata da Patrick Head. Al di là della sfuriatadel «regista» della scuderia di Frank Williams in occasione dell'ultimo opaco Gp del sudamericano, Montoya resta comunque l'unico in grado di reggere davvero il ritmo che Michael Schumacher sa imporre ai Gp. Arma quindi troppo preziosa in attesa che la Williams, già attesa in questo senso per la stagione in corso, sappia davvero prendere il volo, e magari anche solo avvicinare il bolide made in Maranello.

Interessante in questo senso, vedere come i top team, maltrattati ripetutamente dalla Ferrari, stiano proprio prendendo ispirazione dalla stupenda F2002 per cercare di carpire soluzioni che possano rendere più competitivi leproprie vetture. Nulla di di strano, nulla di cui scandalizzarsi: la Ferrari, negli anni di magra, ha battuto la stessa strada. Lo si veda, al limite, come l'ennesimo omaggio al lavoro della scuderia di Maranello. In più, se si considera che i dirigenti Ferrari hanno annunciato profonde innovazioni per la monoposto 2003, la speranza che le Rosse restino un passo avanti la concorrenza, può anche essere qualcosa di più. Insomma un momento di assestamento, quello che la Formula Uno nel suo complesso sta vivendo dopo la scossa travolgente della Ferrari vista quest'anno.

Il secondo posto da assegnare in entrambi i mondiali è il sale che dà sapore alla coda di questo Campionato mondiale edizione 2002, altrimenti, e di fatto, già ampiamente in archivio. Tra i papabili nessuno fa mistero di volere a tutti i costi la piazza d'onore nella rispettiva graduatoria, una gara nella gara quella dei probabili «secondi», che promette di premiare chi vanta la maggiore inerzia. Ovvero chi ha lavorato meglio fino ad oggi, visto che le monoposto 2002 non avranno sviluppi significativi entro la fine dell'anno e difficilmente garantiranno più di quel che già si conosce.

Il motivo? Nelle fabbriche dei team mondiali il 2003 è già iniziato. Non solo la Ferrari, che punta a mantenere intatto l'attuale vantaggio precorrendo la concorrenza (il progetto 2003 è partito in anticipo rispetto agli avversari), ma anche Williams e McLaren stanno concentrando le energie soprattutto in vista della prossima stagione. Per gli inglesi, dunque, il cavallino è diventato il traguardo da raggiungere (in tutti i sensi), ma anche una fonte di ispirazione irrinunciabile. Copiare la F2002, infatti, pare un ottimo punto di partenza da cui muovere per tracciare le linee guida delle prossime monoposto anglosassoni.

È il caso della Williams, stando alle anticipazioni più recenti. La prossima monoposto biancoblù dovrebbe risolvere gli attuali problemi al posteriore (troppo pesante, tra i responsabili dello scarso rendimento Michelin) ispirandosi al retrotreno della Ferrari, di concezione decisamente diversa rispetto a quello delle monoposto di Ralf e Montoya.

La sezione «dietro» tanto rastremata e filante dell'ultima rossa, dunque, sembra destinata a fare scuola. A confermarlo ci pensa la McLaren; per realizzare un cambio con le caratteristiche di quello ferrarista, il team di Dennis ha addirittura prelevato da Maranello John Sutton, il principale artefice delle trasmissioni in Ferrari. Un colpo importante, che va a completare la rivoluzione in atto a Woking; oltre a Sutton ha raggiunto la McLaren Mike Coughlan (dalla Arrows), il nuovo capo progetto al posto di Adrian Newey, mentre Neil Oatley diventa il direttore esecutivo della squadra. C'è già chi scommette su una prossima freccia d'argento tutt'altro che conservativa e tradizionale nelle linee.

Marco M. Nagliati

Le vittorie in Formula 1

Pos.	Pilota	Nazione	Vittorie
1	**Michael Schumacher**	**Germania**	62
2	Alain Prost	Francia	51
3	Ayrton Senna	Brasile	41
4	Nigel Mansell	GB	31
5	Jackie Stewart	GB	27
6	Jim Clark	GB	25
	Niki Lauda	Austria	25
8	Juan Manuel Fangio	Argentina	24
9	Nelson Piquet	Brasile	23
10	Damon Hill	GB	22
11	Mika Hakkinen	Finlandia	18
12	Stirling Moss	GB	16
13	Emerson Fittipaldi	Brasile	14
	Jack Brabham	Australia	14
	Graham Hill	GB	14
16	Alberto Ascari	Italia	13
17	**David Coulthard**	**GB**	12
	Mario Andretti	USA	12
	Alan Jones	Australia	12
20	Carlos Reutemann	Argentina	12
	Jacques Villeneuve	**Canada**	11
22	James Hunt	GB	10
	Ronnie Peterson	Svezia	10
	Jody Scheckter	Sud Africa	10
25	Gerhard Berger	Austria	10
26	Jacky Ickx	Belgio	8
	Dennis Hulme	Nuova Zelanda	8
28	Rene Arnoux	Francia	7
29	Tony Brooks	GB	6
	Jacques Lafitte	Francia	6
	Riccardo Patrese	Italia	6
	Jochen Rindt	Austria	6
	John Surtees	GB	6
	G. Villeneuve	Canada	6

ANSA-CENTIMETRI

È un circuito che piace a Michael Schumacher, quello di Spa-Francorchamps, dove ha già vinto cinque volte. Nell'immagine il pluricampione tedesco ieri mattina a conclusione della prima sessione di prove libere dove ha ottenuto il secondo miglior tempo alle spalle del compagno di squadra Rubens Barrichello.

IL CIRCUITO

Fangio, pensando al sabotaggio venne curato da uno psicologo

SPA-FRANCORCHAMPS Le nuvole che quotidianamente incombono sulle Ardenne scaricano pioggia in quantità industriale. Con questa variabile aggiuntiva, che nella storia del Gp del Belgio è divenuta quasi una costante, hanno imparato a convivere i piloti che dagli anni Venti si sono dati battaglia a Spa-Francorchamps, uno dei tracciati storici del panorama motoristico internazionale. Pezzi grossi del calibro di Antonio Ascari - padre del due volte iridato Alberto che lo imiterà nel '52, 27 anni dopo, per poi ripetersi anche nel'53 - Tazio Nuvolari e Rudi Caracciola hanno tenuto a battesimo con le loro vittorie un circuito affermatosi rapidamente per la sua spettacolarità.

Quattordici chilometri di brividi tra strade che si immergono nel bosco e che collegano Spa ai piccoli nuclei abitati di Malmedy, Stavelot e Blanchimont: è qui che dopo la Grande Guerra prende sede in pianta stabile l'appuntamento belga con le monoposto di F1. È già inquietante a quel tempo, oltre che non troppo diverso da come si presenta oggi, è il binomio Eau Rouge-Raidillon, la compressione che i piloti affrontano con l'acceleratore a tavoletta e teatro di innumerevoli spettacolari incidenti.

Spa ha regalato indimenticabili saggi di sfida al pericolo, sull'onda dei 200 orari di media: capottatosi senza subire conseguenze nel '52 Fangio scrive il proprio nome sull'albo dei vincitori nel '51, '54 e '55 mentre un anno più tardi il chiodo fisso di essere stato sabotato in Belgio dalla propria scuderia di appartenenza (la Ferrari) lo spinge a un lungo periodo in cura da uno psicologo.

TECNOLOGIA

In arrivo per il «cannibale» un cybercasco da top gun

BERLINO Per Michael Schumacher, ha riferito la Bild, è pronto un nuovo casco dotato di laser, in grado di indicargli al meglio la traiettoria da seguire in pista durante la gara. Secondo il giornale, il fornitore dei caschi al ferrarista campione del mondo - la ditta Schuberth di Braunschweig - starebbe sperimentando già da due anni tale ultramoderno sistema di navigazione.

Il «cybercasco», come la Bild definisce il nuovo copricapo di Schumacher, si basa su uno speciale sistema Gps (Global Positioning System) installato al suo interno. Attraverso un satellite, il Gps informa sulla precisa posizione del pilota.

Uno speciale sensore di posizione registra ogni minimo movimento della testa del pilota, che viene trasmesso a un mini-computer sistemato nella parte superiore del casco.

Contemporaneamente, quattro raggi laser esplorano il tracciato e registrano la linea ideale da seguire.

«Il nuovo casco al laser di Schumi è come un Top Gun sulla strada», scrive la Bild secondo cui tale sistema viene usato dai piloti di jet nei voli strumentali. Schumi, aggiunge la Bild, intende sperimentare ancora il nuovo sistema prima di adottarlo in gara.

FORTUNA
Lavori di facchinaggio
Movimentazione merci
Organizzazione completa magazzino
Trasporti e traslochi
TRIESTE - Via Hermet, 3/c - Tel. 040 3220125 - Fax 040 3225311 - Cell.: 335-7581369

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DEL BELGIO Oggi in programma le prove ufficiali che determineranno la griglia di partenza

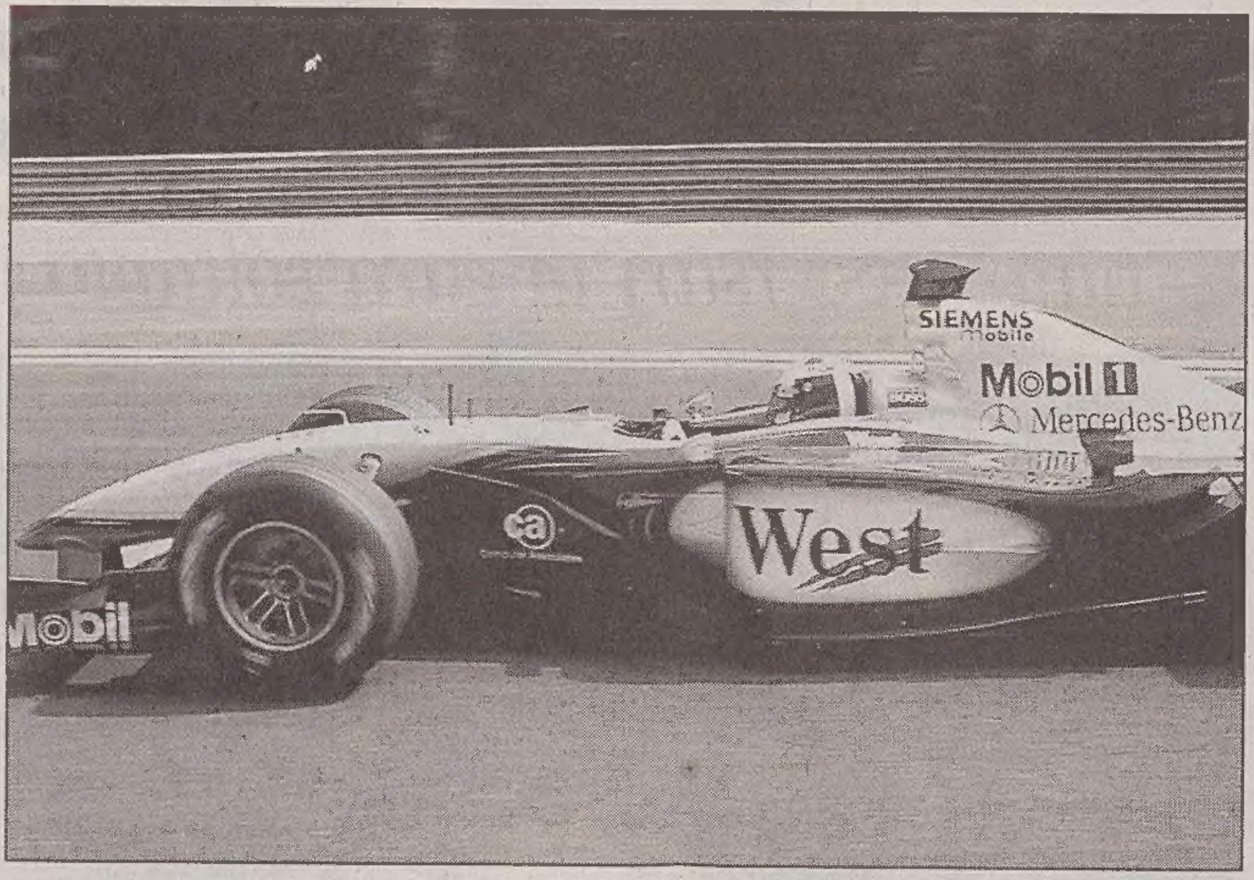
Problemi alle gomme frenano le Rosse

Frecce d'argento le più veloci: Raikkonen precede il compagno di squadra Coulthard

SPA-FRANCORCHAMPS Veloci nelle nebbie, un po' meno quando, spuntato il sereno, il sole è tornato a scaldare la pista.

Le Ferrari, imbattibili e insaziabili, sono sempre più... libere al venerdì di usare le prove per studiare nuovi assetti mantenendosi così defilate come spesso è accaduto durante la stagione dei record. Eppure stavolta sul circuito belga, al di là delle solite strategie della vigilia e delle frasi ottimistiche di circostanza provenienti dai box del Cavallino, qualcosa tra le Rosse non va o comunque deve essere rimediato in fretta: le Bridgestone lamentano un gap considerevole con le Michelin che hanno piazzato ieri dieci delle prime dodici vetture.

Una serie di lunghi per Schumacher (senza conseguenze) e un fuoripista nella ghiaia a Barrichello, quando mancavano cinque minuti dalla fine della giornata, sono il chiaro segnale di una sofferenza e di una resa delle gommate giapponesi inferiori su questo tracciato alla concorrenza.



Secondo tempo per Coulthard, dietro a Raikkonen, nelle prove libere di Spa.

Incidente ieri pomeriggio per Barrichello, finito fuori pista.

C'è da preoccuparsi? Non troppo dato che i ferraristi hanno comunque fatto segnare il terzo e il quarto crono, subendo il ritorno brillante delle frecce d'argento di Raikkonen e Coulthard, in prima fila virtuale («pole» al finnico) ma il sorriso è svanito dalle facce dei ferraristi.

«Le gomme giocheranno un ruolo determinante, siamo comunque fiduciosi anche se gli avversari si sono fatti sotto» fa sapere Jean Todt. Le libere prospettano qualifiche più agguerrite del solito per le Rosse anche se, tra uscite di pista, motori in fiamme (la Bar di Panis e la Jordan di Sato) in difficoltà si sono trovate un po' tutte le scuderie.

Nella prima sessione durata soltanto mezz'ora a causa di una fitta nebbia che ha costretto gli organizzatori a sospendere le prove con le Ferrari che viaggiavano con i migliori tempi (più veloce Barrichello di Schumacher), Raikkonen ha rotto la sua McLaren dopo un contatto su un cordolo e Montoya (è poi finito ottavo) ha fatto soltanto un giro per un problema a una sospensione. Ralf Schumacher, quinto, precede Button e De La Rosa, italiani in ritardo con Trulli 12.o e Fisichella 14.o, nessun piazzamento invece per le due Arrows.

Pur essendo ai box pronte a scendere in pista, le vetture arancioni non hanno girato per i soliti problemi finanziari. Ovvio che non ci siano novità nel saldo dei debiti. Chi invece non vuole fare sconti è Schumacher, soddisfatto della sua F2002 portata a 311 km/h sulla Eau Rouge, il tratto più difficile della pista: «Sarà una bella qualifica, le modifiche alla Bus Stop hanno dato buoni risultati, il tracciato è migliorato molto sotto il profilo della sicurezza». Il campione del mondo, che si fece conoscere proprio qui a Spa (dove vinse con la Benetton la sua prima corsa dieci anni fa) è così libero di spingere sul pedale e andare a caccia della sua pole.

Barrichello permettendo: «Sono uscito di pista perchè ho voluto forzare andando oltre il limite». Rubens dopo Budapest ci ha preso gusto. La pole è una questione Ferrari? Chiedere alle Bridgestone.

Pietro Zanardi

I vincitori di Spa-Francorchamps

Il primo vincitore
1950: J.M. Fangio (Alfa Romeo), (1)

Gli ultimi vincitori
1997: M. Schumacher (Ferrari), (2);
1998: D. Hill (Jordan), (2);
1999: D. Coulthard (McLaren), (2);
2000: M. Hakkinen (McLaren), (2)
2001: M.Schumacher (Ferrari), (3)
(1) Spa, 14,080 km,
(2) 6,968 km, (3) 6,947 km

I PRIMATI DA BATTERE

Prove
1998: M. Hakkinen (McLaren), 1'48"682 =230,809 km/h

Giro più veloce in gara
2001: M. Schumacher (Ferrari), 1'49"758

Gara
2001: M.Schumacher (Ferrari), 1h 08'05"002

Pole position 2001:
J.P. Montoya (Col) Williams 1'52"072

ANSA-CENTIMETRI

«Blindati» i sei volanti di vertice, il mercato-piloti è in pieno fermento

La Sauber allontana Massa

SPA-FRANCORCHAMPS Blindati i sei volanti di vertice, il mercato piloti è comunque in pieno fermento. Se Ferrari, McLaren e Williams hanno confermato le attuali guide anche per il 2003 (quello di Montoya il rinnovo più recente, un altro biennio in Williams per lui), infatti, nulla di certo si può dire a proposito delle altre scuderie, coinvolte in un turbine di voci e contatti in merito ai conduttori da ingaggiare.

La notizia più clamorosa, nonché possibile nodo del mercato piloti, riguarda la Sauber; la squadra svizzera ha ingaggiato Frentzen, confermando il bravo Heidfeld, il che significa che sta per liberarsi dell'ex grande promessa Felipe Massa. Incredibile viste le premesse con cui l'«erede di Senna» era stato presentato al Circus; pare che Peter Sauber non apprezzi l'atteggiamento spavaldo del giovane paulista, al quale, tuttavia, ha offerto un ruolo da tester.

Proposta pressoché inaccettabile per Massa, che sta guardando verso Toyota (team alla ricerca di un pilota), Jaguar e Jordan. Proprio il team irlandese si libererà di Sato (senza l'Honda e con la Ford in arrivo non c'è motivo di confermare il giapponese, che farà il collaudatore alla Bar) e sta valutando anche Irvine, il quale potrebbe ritirarsi, cambiare colori oppure restare in quella Jaguar dove Webber è destinato a diventare titolare. Un turbillon di voci in casa Bar; pare che Villeneuve, in rotta con il titolare Richards, valuti addirittura l'opportunità di tornare a correre una stagione negli Stati Uniti (Formula Cart). Certo di guidare nel 2003 per la Bar è solamente Button, proveniente da quella Renault che affiancherà al confermato Trulli l'attuale tester Alonso, pilota Minardi nel 2001. Proprio il team di Faenza (in Belgio schiera ancora Davidson al posto di Yoong) deve ancora ufficializzare i prossimi piloti; potrebbe esserci una chance per il padovano Giorgio Pantano, ora in lotta per il titolo nella F3000 mondiale.

Heinz Harald Frentzen è stato ingaggiato dalla Sauber.

La Arrows ha annunciato che parteciperà al Gp del Belgio. Secondo quanto riportato dal sito della rivista specializzata «Autosport», il team è arrivato a un accordo con un investitore statunitense, prossimo ad acquisire il controllo di tutta la scuderia e Tom Walkinshaw, l'attuale azionista di maggioranza, ha dato ordine di trasferire auto, tecnici e meccanici a Spa-Franchorchamps. A fare da intermediario tra le due parti l'ex numero uno della Bar Craig Pollock. Per la Arrows sembra la fine di un incubo.

Dovesse realmente prendere parte al Gp del Belgio, su una delle due monoposto della scuderia britannica ci sarà Fernando Alonso che, nel 2003, gareggerà con la Renault. La casa francese ha infatti dato l'ok al pilota spagnolo per correre le ultime 5 gare della stagione con il team di Tom Walkinshaw, ancora alle prese con gravi problemi economici. Alonso avrebbe dovuto correre per la Arrows già a Budapest.

IN BREVE

In tv: le prove oggi alle 13 Gp domani alle 14

SPA Vediamo come seguire giorno dopo giorno il fine settimana del Gran Premio del Belgio.

Oggi, sabato, le prove libere sono su +F1 dalle 9 alle 9.45 e dalle 10.15 alle 11. Le prove valide per la composizione della griglia di partenza sono invece alle 13 e possono essere seguite su +F1 o su Raitre.

Domani, al mattino c'è il warm up, collegamento dalle 9.30 su +F1 e RaiUno e alle 14 invece tocca al Gran Premio, su +F1 e RaiUno.

Per quanto riguarda la radio, invece, il Gp si può seguire sulle frequenze di Radio Montecarlo e di Radio 105: collegamenti previsti sia oggi sia domani.

Monza: borsone rosso per le ottanta candeline

MONZA Per l' ottantesimo compleanno, che ricorre il prossimo 3 settembre, l'autodromo di Monza sarà festeggiato con una borsa speciale, rossa come la vettura da Formula Uno per eccellenza e decorata dal logo della pista. Il borsone sportivo, in microfibra con tasconi, tracolla e maniglie, fa anche parte dei kit creati appositamente per l'anniversario dalla linea promozionale «Monza firma la monda», venduta nei negozi all'interno dell'autodromo (ma le ordinazioni si possono fare anche su Internet). Il giorno dell'anniversario, l'autodromo, voluto nel 1922 dall'Automobile club di Milano, ospiterà la conferenza stampa di presentazione del prossimo Gran Premio di Formula Uno, che si disputerà il 15 settembre.

NMANZ8X6

Gli Speciali offrono ai lettori
un'informazione particolareggiata
sui vari mercati, mentre gli annunci
degli inserzionisti forniscono utili indicazioni
operative a chi deve fare una scelta

Non tagliarti fuori. Fai pubblicità negli speciali del tuo settore.

A. Manzoni & C. Spa

Chi non coglie l'occasione offerta
dagli Speciali perde la grande opportunità
di consolidare la sua immagine
e promuovere le sue vendite.
Gli Speciali offrono il vantaggio
di un'informazione a tema sempre aggiornata,
dove la pubblicità del settore trova
la sua giusta collocazione.
La contemporanea presenza di inserzionisti
qualificati fornisce ai lettori un significativo
panorama delle offerte del mercato.
Chi non partecipa allo Speciale
del suo settore non fa i propri interessi,
perché lascia spazio ai concorrenti.

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

GRAN PREMIO DEL BELGIO Michael quest'anno con la F2002 ha collezionato otto successi su undici uscite

Motore Ferrari, trionfo dell'affidabilità

Nessuna rottura in stagione: gli unici inconvenienti a Barrichello, ma a causa dell'elettronica

SPA-FRANCORCHAMPS L'indistruttibilità della Ferrari ormai non fa nemmeno più notizia. Numeri da capogiro per Schumacher che al volante della F2002 ha colto all'Hungaroring l'ottava vittoria su undici uscite, con le rimanenti tre coronate dal gradino più basso del podio come risultato minimo. Nessun ritiro per Kaiser Schumi che presenta un record di affidabilità incredibile.

Contando successi e piazzamenti ottenuti con la F2001 a cavallo tra la stagione scorsa e quella in corso (in Australia e Malesia la Casa di Maranello ha schierato la vettura dell'anno passato) il tedesco ha portato la Ferrari a tagliare il traguardo in zona punti in 18 gare consecutive. Con ben 12 successi, due ogni tre gare. La F2002 ha mostrato nella seconda metà della stagione la stessa indistruttibilità nelle mani di Barrichello, a patto che il brasiliano riesca a prendere il via, come non gli è accaduto quest'anno in 3 occasioni.

Ma anche in questi casi non è stata l'incredibile affidabilità dal V10 di Maranello a fare crac (nessuna rottura su 27 partenze dal Gp del Brasile a quello di due domeniche fa a Budapest) bensì l'elettronica. Il motore 051 è il punto di forza delle rosse ed ha saputo recuperare gran parte del gap di potenza nei confronti del propulsore Bmw che equipaggia la Williams, stracciandolo in tema di affidabilità e nella erogazione dei cavalli. Un altro passo avanti è stato compiuto con l'ottimizzazione dei consumi su un motore a combustione magra, ospitato nel grembo di un serbatoio da 130 litri. Ciò consente a Schumacher, che notoriamente tiene giù il piede sull'acceleratore anche mentre sta frenando, di essere perfettamente in linea nei consumi con gli avversari e spesso, dicono i tecnici di Maranello, più performante di Barrichello.

Perfetto inoltre il sodalizio con la Bridgestone per una fornitura di pneumatici che premia la fedeltà della Ferrari rispetto a chi invece ha optato a inizio stagione per le coperture Michelin. E impeccabili sono state sin qui l'aerodinamica, la gestione elettronica e l'intesa con il box, maglie di una catena senza punti deboli: tutte componenti che a turno hanno penalizzato Williams e McLaren nel confronto diretto con la Rossa.

Mentre la recessione non risparmia nemmeno la F1, la Ferrari rilancia investendo milioni di euro sul fronte logistico-organizzativo. La Gestione sportiva di Maranello diverrà entro il 2006 una piccola parte del progetto «Formula Uomo», un feudo del Cavallino destinato a trasformarsi in un maestoso quartier generale della Rossa, fortissimamente voluto da Luca di Montezemolo.

Il maxi-progetto prevede l'integrazione della stessa Gestione sportiva (dove si trova il Reparto motori nel quale è stata presentata lo scorso inverno la F2002) con i nuovi reparti di Produzione industriale e Direzione ricerca e servizi. Investimenti resisi necessari per rimanere al passo con i tempi e sviluppare a dovere un campo ancora parzialmente inesplorato come quello dell'elettronica. Da cui si partirà verso un piano quadriennale molto più complesso, nel quale spiccherà vicino al Reparto corse un hangar destinato ai mezzi pesanti che trasportano il materiale ai Gran premi. Di preesistente rimarrà lo storico ingresso, lo stesso che Enzo Ferrari attraversava ogni mattina.

Le classifiche di F1

Mondiale piloti

1.	Michael Schumacher (Ger)	112
2.	Rubens Barrichello (Bra)	45
3.	Juan Pablo Montoya (Col)	40
	Ralf Schumacher (Ger)	40
5.	David Coulthard (Gbr)	34
6.	Kimi Raikkonen (Fin)	20

Schumacher Campione del Mondo

Mondiale costruttori

1.	Ferrari	157
2.	Williams	80
3.	McLaren	54
4.	Renault	16
5.	Sauber	11
6.	Jordan	6
7.	Bar	5

Ferrari Campione del Mondo Costruttori

ANSA-CENTIMETRI

Ferrari sempre affidabile: qui la vittoria a Barcellona.

Il campione tedesco qui ha vinto 5 volte

Schumi sorride: in Belgio il miglior circuito del mondo di tutta la Formula Uno

SPA-FRANCORCHAMPS Michael Schumacher, forse il più grande pilota di Formula Uno di tutti i tempi, parlando di Spa-Francorchamps lo ha definito senza troppe esitazioni il miglior circuito del mondo. Paragonabile al vecchio Nürburgring, sul quale Schumi peraltro non ha mai corso ma che il cinque volte campione del mondo conosce assai bene, trovandosi proprio a due passi da dove egli stesso è cresciuto.

Li accomunano le mille insidie del tracciato ingigantite da medie sul giro sostenute, un'atmosfera che non è certo la stessa di molti altri Gran Premi o l'intensità emotiva che riesce (o riusciva, nel caso della Nordschleife che fu) a maturare nella testa di un pilota.

A Spa vincono solo i campioni e non necessariamente al volante della migliore monoposto, secondo una tradizione consolidata: come non associare del resto l'immagine della terribile Eau Rouge ai 5 successi nell'era moderna di Senna e Schumacher, ai 4 di Jim Clark nel bel mezzo degli Anni Sessanta o alla coppia Fangio-Damon Hill, trionfatori in tre occasioni durante epoche tra loro agli antipodi.

Con Monza, Spa è rimasto l'ultimo dei circuiti dove serve una buona spanna di pelo sullo stomaco, anche se a differenza dell'anello brianzolo gode di una maggiore varietà di scenari, alternando tratti velocissimi a curve di raccordo ad ampio raggio.

Resta uno dei pochi posti al mondo dove un'uscita di pista può avere conseguenze preoccupanti. Ma è anche sede del Gp più ambito, per ragioni che poco hanno a che vedere con la roulette di Montecarlo.

In Belgio il coraggio e la tecnica di guida sono ancora un fattore capace di ridurre la schiacciante prevalenza della macchina sul pilota, primo comandamento della F1 moderna.

Logico che in queste condizioni Schumi sappia esaltarsi come nessun altro e, supportato dalla vettura di gran lunga migliore del lotto, voglia stabilire l'ennesimo record in perfetta solitudine, quello del maggior numero di trionfi sulla pista più selettiva del Circus.

Quarantacinque anni dopo l'ultimo titolo di Fangio un tedesco tanto perfezionista quanto baciato da classe innata, tanto pieno di sé per quanto addolcito dalle vittorie e dal matrimonio con la scuderia universalmente più amata, ha saputo cancellare a pochi anni di distanza quasi tutti i primati di Senna, di colui che sembrava il solo predestinato ad eguagliare il «pentacampeon» argentino.

A Monaco il mito di Senna continua a resistere ma a Spa-Francorchamps, dove vince chi tiene giù il piede nella compressione che precede il Raidillon, Schumacher ha fissato per domenica un nuovo appuntamento con la storia.

n. p. g.

Le date del mondiale di Formula 1

3 marzo	Australia	Melbourne
17 marzo	Malesia	Sepang
31 marzo	Brasile	Interlagos
14 aprile	San Marino	Imola
28 aprile	Spagna	Barcellona
12 maggio	Austria	Zeltweg
26 maggio	Monaco	Montecarlo
9 giugno	Canada	Montreal
23 giugno	Europa	Nurburgring
7 luglio	Gran Bretagna	Silverstone
21 luglio	Francia	Magny-Cours
28 luglio	Germania	Hockenheim
18 agosto	Ungheria	Budapest
1 settembre	BELGIO	SPA FRANCORCHAMPS
15 settembre	ITALIA	MONZA
29 settembre	STATI UNITI	INDIANAPOLIS
13 ottobre	GIAPPONE	SUZUKA

ANSA-CENTIMETRI

Brawn, direttore della gestione tecnica a Maranello, presenta sul sito Ferrari questa prova del mondiale

Rosse alla ricerca del giusto bilanciamento

SPA-FRANCORCHAMPS «Si lavora in incrementi di mezzo millimetro alla volta per trovare il giusto bilanciamento. È davvero una sfida».

Ross Brawn, direttore della gestione tecnica della Ferrari, presenta così sul sito Ferrari il prossimo impegno del Mondiale di Formula Uno che sbarca sul circuito di Spa-Franchorchamps per il Gp del Belgio. Un circuito amato dalla stragrande maggioranza dei piloti.

Malgrado considerevoli cambiamenti nel corso degli anni, questo circuito è riuscito a mantenere molti dei suoi aspetti più eccitanti, inclusa la curva dell'Eau Rouge: si tratta di un passaggio che rappresenta una sfida tanto per gli ingegneri quanto per i piloti, in una pista dove il tempo sul giro può riflettere considerevolmente gli sforzi di entrambi.

Malgrado questa specifica curva sia la chiave del tracciato per quello che riguarda l'intero tempo sul giro, così come per quello che riguarda le possibilità di sorpasso lungo tutto il rettilineo dopo l'uscita dei box, non è la sola curva ad alta velocità della pista.

Per avere una macchina che si comporta bene nelle altre curve e sia in grado di ottenere un buon tempo sul giro, è necessario fare alcuni compromessi.

L'unicità dell'Eau Rouge è rappresentata dalla forte pressione verticale che si scarica sulle sospensioni (e sul pilota), dal momento che il tracciato scende ripidamente e poi risale altrettanto velocemente lungo la curva fino all'uscita da questa.

Semplicemente aggiungendo dei distanziali si evita che la macchina toccando il fondo possa diventare troppo nervosa.

Il valzer di cambiamenti che sta coinvolgendo motori, tecnici e piloti pare non arriverà a interessare le gomme. La variabile pneumatici è destinata a diventare una costante, almeno per il 2003. Sono contratti di ferro, infatti, quelli che legano la Bridgestone alla Ferrari (di fatto in esclusiva) e la Michelin a Williams e McLaren. Un connubio, in questi ultimi due casi, che non ha soddisfatto pienamente le parti, ma la mossa che un anno fa ha portato Maranello a legarsi così strettamente ai giapponesi (una sinergia destinata a rafforzarsi grazie a un continuo interscambio di personale nelle rispettive sedi) «rischia» di diventare vincente anche per il futuro, quantomeno per il prossimo anno vista l'attuale differenza di forze in pista.

RENAULT Mégane Station Wagon

- climatizzatore
- ABS con EBV (ripartitore elettronico di frenata)
- AFE (sistema di assistenza alla frenata di emergenza)
- airbag conducente e passeggero
- airbag laterali testa-torace
- servosterzo
- fari fendinebbia
- chiusura centralizzata con telecomando
- disponibile in 4 motorizzazioni: 1.4 16V (95 CV), 1.6 16V (110 CV), 1.9 DTI (80 CV), 1.9 DCI (105CV).

*Offerta valida fino al 15 settembre

Renault Mégane Station Wagon
1.4 16V Air a € 12.350,00*
o la paghi dopo le vacanze*

Formule analoghe valide su tutta la gamma

Rate da € 262,71. Esempio di finanziamento: Renault Megane SW Air 1.4 16v € 14.870,00, Iva inclusa ed IPT esclusa; acconto di € 100 escluso IPT, importo massimo finanziato € 14.300,00, 60 rate da € 262,71, T.A.N. 3,90%, T.A.E.G. 3,39%. Spese apertura pratica € 140,00. Imposta di bollo €10,33 salvo approvazione RNC. È una nostra iniziativa valida fino al 15/9/2002.

È un'iniziativa delle Concessionarie Renault:

DAGRI Via Flavia, 118 - Trieste - Tel. 040 281212 - www.dagri.it

NUOVO ORARIO NON STOP LUNEDI - VENERDI 9.00 - 19.00 / SABATO 9.00 - 12.30 15.00 - 19.00

Il futuro della Triestina dipende anche dai propri tifosi

U. S. Triestina Calcio

I prezzi degli abbonamenti - CAMPIONATO 2002 - 2003

SETTORE	FASCIA A	FASCIA B	FASCIA C
TRIBUNA VIP	€ 800	€ 400	€ 200
TRIBUNA CENTRALE	€ 320	€ 160	€ 80

SETTORE	FASCIA A	FASCIA B	FASCIA C
TRIBUNA GREZAR	€ 210	€ 105	€ 50
CURVA	€ 130	€ 70	€ 35

In questa tabella riassuntiva vengono indicati i prezzi degli abbonamenti divisi per settore (Tribuna Vip, Tribuna Centrale, Tribuna Grezar, Curva) e per le fasce A, B, C:

FASCIA A: Comprende gli uomini dai 18 anni in su (nati prima del 1 settembre 1984)
FASCIA B: Comprende le donne e ragazze/i tra i 14 e 17 anni (nati tra il 1 settembre 1984 e il 31 agosto 1988)
FASCIA C: Comprende i ragazzi/e tra gli 8 e i 13 anni (nati tra il 1 settembre 1988 ed il 31 agosto 1994)

L'iniziativa prevede uno sconto del **10%** *sul valore TOTALE della combinata per:*
- *ABBONAMENTI INTERI (settore A);*
- *SETTORI: TRIBUNA CENTRALE - distinti numerati; TRIBUNA GREZAR - gradinata; CURVA - anello.*

NOI & VOI
COMBINATA
TRIESTINA - PALLACANESTRO

Lo sconto verrà applicato secondo quanto segue:
- all'acquisto di un abbonamento combinato Triestina Calcio nei punti vendita autorizzati, dietro presentazione della ricevuta di pagamento dell'abbonamento intero alla Pallacanestro Trieste dei settori sopra indicati.
- all'acquisto di un abbonamento combinato Pallacanestro Trieste nei punti vendita autorizzati, dietro presentazione della ricevuta di pagamento dell'abbonamento intero alla Triestina Calcio dei settori sopra indicati.

TRIESTINA BABY PARKING - anche i piccolissimi allo stadio

Durante tutto l'arco del campionato verrà messo gratuitamente a disposizione delle famiglie tifose della Triestina uno spazio con giochi, attività ludiche e intrattenimento per bambini da 0 a 12 anni, effettuato da personale qualificato ai servizi dell'infanzia e animazione della *SOCIETÀ VITAE* di Trieste. Il servizio sarà operativo 30 minuti prima dell'inizio delle partite, per terminare 30 minuti dopo la fine dell'incontro.

Punti di acquisto ed informazione

BANCA POPOLARE FRIULADRIA - GRUPPO INTESA BCI Tutte le agenzie del FVG e Veneto orientale
CENTRO di COORDINAMENTO - Via dei Macelli, 2 Trieste Lun. - Sab. 9.00-12.00/15.30-19.00 tel. 040.382600
UTAT - Galleria Protti, 2 Trieste Lun. - Ven. 8.30-12.30/15.30-19.00 tel. 040.630063

Banca Popolare FriulAdria Gruppo IntesaBci
Sponsor Ufficiale Campagna Abbonamenti